

16 OCTOBRE 2019

L'avenir de la navigation fluviale au Port de Bruxelles

Cinq bateaux destinés à la navigation marchande intérieure ont fait escale ce mercredi 16 octobre au quai de Heembeek à Bruxelles, dans le cadre de l'événement Green Inland Shipping. Leur particularité ? Ils sont équipés d'une motorisation innovante, plus respectueuse de l'environnement.

En présence d'Alain Maron, ministre bruxellois de la Transition climatique, de l'Environnement, de l'Energie, de la Démocratie participative et du Port de Bruxelles, une centaine d'invités ont pu visiter cinq bateaux aux motorisations innovantes :

- **Sendoliner**: bateau alimenté par batterie et moteur diesel: il s'agit du premier navire de fret commercial capable de naviguer en mode «zéro émission» sur une batterie chargée à bord. Il peut naviguer jusqu'à 3 heures sur électricité, dans le but d'éviter toute émission dans les zones peuplées telles que les villes et leurs ports.
- **Ecotanker III**: propulsion au gaz et à l'électricité (taille: 110 m sur 11,4 m) : ce pétrolier à pointe de la technologie est équipé de moteurs monocarburant propulsés au GNL avec moteurs électriques et propulseurs d'étrave. Son poste de pilotage est à l'avant. La réduction des émissions de NOx est de 90%, et les émissions de particules fines sont quasi nulles. Ce bateau pourrait devenir neutre en CO2 grâce à l'utilisation de biogaz.
- **Wantij**: moteur à combustion Euro VI (taille: 86m sur 9m) : il s'agit du premier navire de fret commercial équipé de moteurs de camion Euro VI spécialement adaptés à la navigation. Il s'agit d'une solution de modernisation relativement peu coûteuse qui pourrait équiper une grande partie de la flotte existante, afin de réduire les émissions de polluants atmosphériques de plus de 95%. C'est aussi une économie de consommation de carburant et donc d'émissions de CO2. Des performances neutres en carbone peuvent être obtenues en utilisant des biocarburants ou des carburants synthétiques.
- **Emeli**: propulsion par pile à combustible à hydrogène et diesel-électrique (taille 55m sur 7.2m) : l'académie maritime de Harlingen (Pays-Bas) utilise ce cargo de 1961 pour former le nouveau personnel navigant. Il a été modernisé par l'installation d'un groupe motopropulseur diesel-électrique. Sa grande innovation est le système de piles à combustible et de stockage d'hydrogène, récemment installé à bord du navire, qui permet au bateau de produire 30 kW d'énergie électrique pendant 10 heures.
- **Hydroville**: bateau à passagers (taille 14m sur 4.2m) : c'est l'un des premiers bateaux intérieurs à utiliser l'hydrogène comme carburant qui, mélangé au diesel, alimente un moteur à combustion. La réduction des émissions de CO2 et de NOx atteint 70% à une vitesse de croisière de 11 nœuds. Le navire est à la fois un laboratoire de tests pour ces nouvelles technologies utilisant l'hydrogène et un navire de démonstration, de sensibilisation et d'information.

Le Port de Bruxelles étant lui-même neutre en CO₂ pour ses bâtiments, c'est avec grand intérêt qu'il a accueilli cet événement organisé conjointement avec la Commission européenne et divers organismes actifs dans le transport fluvial. Ces bateaux aux motorisations innovantes pourraient en effet être envisagées à plus grande échelle pour l'avenir du transport fluvial.

En effet, si de plus en plus d'initiatives sont prises en faveur de l'environnement, un tel événement est l'occasion de montrer que la navigation marchande a elle aussi des clés en main pour devenir un moyen de transport encore plus durable au sein de l'Union européenne. Pour rappel, le transport fluvial est le transport le plus écologique. Les sept millions de tonnes de matériaux et marchandises transportés par la voie d'eau l'année dernière au Port de Bruxelles ont permis d'éviter plus de 100 000 tonnes d'émission de CO₂, un chiffre non négligeable, mais qui pourrait encore être considérablement amélioré si l'on commence à intégrer des motorisations innovantes moins polluantes, telles que celles présentées lors du Green Inland Shipping.

Alain Maron, ministre bruxellois en charge du Port de Bruxelles, a déclaré à cette occasion : « Ces nouvelles motorisations représentent sans aucun doute l'avenir de la navigation intérieure. Or, le transport par voie d'eau est lui-même l'avenir du transport de marchandises. C'est évidemment une opportunité incroyable pour la vitalité économique de notre Région et pour la qualité de vie de ses habitants. En s'adaptant à ces nouvelles technologies, le Port de Bruxelles se renforcera comme un acteur innovant, ambitieux et à la pointe de la transition écologique et énergétique. »

L'événement était organisé conjointement par la Commission européenne, la Présidence finlandaise de l'UE, l'EIBIP (European Inland Barging Innovation Platform), la CCNR (Central Commission for the Navigation on the Rhine), l'EBU (European Barge Union), la FEPI (Fédération européenne des Ports intérieurs), ESO (European Skippers Organisation), la plateforme IWT (Inland Waterway Transport), INE (Inland Navigation Europe) et le Port de Bruxelles.

Le **Port de Bruxelles**, société régionale, gère 14 kilomètres de voie d'eau et 6 kilomètres de quais utiles en région bruxelloise. Le domaine portuaire bruxellois représente 107 hectares de superficie utile, où sont installées près deux cents entreprises. En 2018, ce sont 7,3 millions de tonnes qui ont été transportées par la voie d'eau, soit l'équivalent de près de 680 000 camions.

Pour de plus amples informations :

Port de Bruxelles

Sylvain Godfroid

Coordinateur communication

+32 (0)497 599 044

sgodfroid@port.brussels